Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13669**

18. Wahlperiode 09.10.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/13387 –

Ergebnisse des ersten Gespräches „Nationales Forum Diesel“ („Dieselgipfel“) vom 2. August 2017

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 2. August 2017 fand im Rahmen des „Nationalen Forums Diesel“ („Dieselgipfel“) ein erstes Gespräch zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung und der Länder sowie von verschiedenen Autoherstellern (AUDI AG, VOLKSWAGEN AG, Porsche AG, Opel Automobile GmbH, Ford-Werke GmbH, Daimler AG, Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft) sowie des Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) statt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat mit Schreiben vom 4. August 2017 unter der Ausschussdrucksachennummer 18(15)540 dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur ein Ergebnisprotokoll zugeleitet.

Darin ist unter anderem festgehalten, dass die Hersteller ca. 5,3 Millionen der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 5 und Euro 6 auf eigene Kosten umrüsten. Damit soll eine 25- bis 30-prozentige Reduzierung der NO_x-Emissionen auf Basis der Freigabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bis zum Ende des Jahres 2018 erreicht werden. Die Nachrüstmaßnahmen dürfen zu keinem Anstieg der CO_2-Emissionen führen.

Die drei deutschen Hersteller haben eigenfinanzierte Anreize zum Erwerb schadstoffarmer Fahrzeuge zugesagt, wie z. B. „Umstiegsprämien“. Internationale Wettbewerber seien zu vergleichbaren Maßnahmen aufgefordert. Darüber hinaus werden Bund und Automobilindustrie gemeinsam einen „Fonds: Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ auflegen, der zum Teil aus Staatsmitteln finanziert werden soll, zum Teil aus Mitteln der Automobilindustrie.

Zwei Tage vor dem Dieselgipfel am 31. Juli 2017 veröffentlichte das nicht am Dieselgipfel teilnehmende Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) mit den Worten „Die Musterfeststellungsklage könnte den Autokäufern in Deutschland bereits offenstehen […] Das würde dazu beitragen, dass viele betroffene Kunden ihr Recht bekommen. […]“ einen Gesetzentwurf zur Einführung von Musterfeststellungsklagen (www.bmjv.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/DE/Musterfeststellungsklage.html).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 6. Oktober 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Das Ergebnisprotokoll vom 2. August 2017 nimmt Bezug auf eine gemeinsame Erklärung der an dem Dieselgipfel beteiligten Bundesministerien sowie der Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten der Länder Baden-Württemberg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, des Saarlandes sowie des Regierenden Bürgermeisters von Berlin und des Ersten Bürgermeisters von Hamburg. Diese haben darin ihre Erwartungen an die Automobilindustrie offengelegt und darüber hinaus Maßnahmen definiert, die zu einer raschen und nachhaltigen Reduktion der NO_x-Emissionen und zum Gesundheits- und Verbraucherschutz der Bürgerinnen und Bürger beitragen sollen.

Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner der gemeinsamen Erklärung beklagen zunächst allgemein die Imageschäden für die Automobilindustrie aufgrund „unzulässige(r) Manipulationen und den aktuell bekannt gewordenen Verdacht auf illegale Kartellabsprachen“ und fordern eine „neue Verantwortungskultur der Automobilindustrie“. Sie beziehen bei den geforderten Maßnahmen die bereits im Oktober 2015 gegenüber der Volkswagen AG vom KBA angeordnete Umrüstung in Form eines Software-Updates an 2,46 Millionen Diesel-Pkw ein. Angekündigt werden Maßnahmen der verstärkten staatlichen Kontrolle durch das KBA, z. B. durch Stichproben auch für nicht beim KBA genehmigte Fahrzeuge, verbindliche Regelungen zum Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher, wie beispielsweise eine Gewährleistung der Hersteller auf Bauteile, die von der Umrüstung betroffen sind. Alle typengenehmigungsrelevanten Parameter, wie Schadstoff- und CO_2-Ausstoß, Geräusche und Motorleistung, dürfen unter Zusicherung der Hersteller nicht negativ verändert werden. Zur Information der Verbraucherinnen und Verbraucher wird die Einrichtung eines beim KBA angesiedelten Verbraucherbeirates angekündigt. Die Automobilindustrie soll darüber hinaus die europäischen Vorschriften der sogenannten Real Driving Emissions (RDE) deutlich früher anwenden und bis Oktober 2017 ein Konzept vorlegen.

1. Aus welchen Gründen wurde das BMJV nicht am Dieselgipfel beteiligt?

Das „Nationale Forum Diesel“ sollte in einem ersten Schritt Maßnahmen zur Reduzierung von NO_x-Emissionen im Bereich des Straßenverkehrs vereinbaren. Damit lag das Hauptaugenmerk auf umwelt-, verkehrs- und wirtschaftspolitischen Gesichtspunkten. Die dafür zuständigen Ministerien waren vertreten.

2. Welche Funktion kommt dem „Nationalen Forum Diesel“ zu, und welche Kosten verursacht dessen Tätigkeit nach Einschätzung der Bundesregierung?

3. Ist es zutreffend, dass die Automobilindustrie die Kosten übernimmt, die aus der Arbeit des „Nationalen Forums Diesel“ entstehen?

   Wenn ja, warum?

   Wenn nein, wer übernimmt die Kosten?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel des „Nationalen Forum Diesel“ ist es, den Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger durch eine Reduktion der Stickoxid-Emissionen zu gewährleisten, eine nachhaltige Mobilität zu sichern, pauschale Fahrverbote zu vermeiden sowie Beschäftigung und Verbraucherschutzrechte sicher zu stellen. Die Tätigkeit des „Nationalen Forums Diesel“ verursacht außer geringen Organisationskosten keine Kosten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

4. Wie wird die Einhaltung der getroffenen Absprachen gewährleistet, insbesondere, welche Folgen sind vorgesehen für den Fall, dass sich die Hersteller nicht an die Vereinbarungen halten?

Bund, Länder und Automobilindustrie haben sich auf dem Nationalen Forum Diesel auf verschiedene Maßnahmen verständigt, die in vier Expertenrunden fortgeschrieben und konkretisiert werden. Die beteiligten Hersteller haben die Einhaltung der Vereinbarungen verbindlich zugesagt. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 55 der Abgeordneten Renate Künast auf Bundestagsdrucksache 18/13338 verwiesen.

5. Welche konkreten Umrüstmaßnahmen sollen von den Herstellern vorgenommen werden, insbesondere, sollen Abschalteinrichtungen oder -strategien eliminiert oder verändert werden?

   Wenn ja, sind die bekannt gewordenen Abschaltstrategien bei den von den Umrüstungsvereinbarungen betroffenen Fahrzeugen aus Sicht der Bundesregierung rechtmäßig oder rechtswidrig (bitte begründen)?

6. Soll nach Auffassung der Bundesregierung nach der Umrüstung das Abschalten der Abgasreinigung ganz unterbleiben?

   Wenn nein, unter welchen Bedingungen (Temperatur, Höhe etc.) darf die Abgasreinigung weiterhin abgeschaltet werden, und mit welcher Begründung?

7. Sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Hersteller nicht ohnehin rechtlich zu einer Umrüstung verpflichtet, weil die betroffenen Fahrzeuge aufgrund der Verwendung von Abschalteinrichtungen sich nicht in einem rechtskonformen Zustand befinden (z. B. nicht notwendiges Thermofenster oder andere, nicht zum Motorschutz notwendige Abschalteinrichtung)?

Die Fragen 5, 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verwendung von Abschalteinrichtungen ist in Artikel 5 Absatz 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geregelt.

Freigaben durch das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgen, wenn das KBA sich von der Wirksamkeit der optimierten Emissionskonzepte überzeugt hat und keine Zweifel an der Zulässigkeit der optimierten Konzepte bestehen.

8. Sind nach Auffassung der Bundesregierung die im Rahmen der Gespräche getroffenen Absprachen rechtsverbindlich mit der Folge, dass auf verwaltungsrechtliche Anordnungen bzw. gerichtliche Klärungen verzichtet werden soll (bitte begründen)?

   Wenn nein, welche konkreten Anordnungen zu Maßnahmen an den betroffenen Fahrzeugen sind durch das KBA erfolgt oder geplant?

Bei den Zusagen der Automobilindustrie handelt es sich um eine Selbstverpflichtung. In Fällen, in denen die Voraussetzungen für eine verwaltungsrechtliche Anordnung vorliegen, wird das Verwaltungsverfahren durchgeführt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

9. Wurde in dem Gespräch vom 2. August 2017 das Thema Erhebung von Sanktionen wegen des Verstoßes gegen das Verbot von unrechtmäßigen Abschalteinrichtungen unter Berücksichtigung des im Dezember 2016 gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens thematisiert?

   Wenn ja, was ist das Ergebnis der diesbezüglichen Gespräche?

   Wenn nein, in welcher Weise hat die Bundesregierung das im Rahmen der gemeinsamen Erklärung vom 2. August 2017 beanstandete Verhalten einschließlich der möglichen Kartellrechtsverstöße in die Verhandlungen einbezogen, und mit welchem Ergebnis?

Sanktionen wurden im Rahmen des Nationalen Forums Diesel am 2. August 2017 nicht thematisiert. Zum Thema „möglich Kartellrechtsverstöße“ erfolgte ein Sachstandsbericht.

10. Auf welche Fahrzeuge beziehen sich die Vereinbarungen vom 2. August 2017 (bitte nach Hersteller, Fahrzeugtyp, Schadstoffklasse und Jahr der Typengenehmigung aufführen)?

Im Rahmen des Nationalen Forums Diesel wurde die Nachrüstung von 5,3 Millionen Fahrzeugen der Hersteller Audi, BMW, Dacia, Daimler, Fiat, Opel, Porsche, Renault, Seat, Skoda, Suzuki und VW vereinbart. Details zu einzelnen Fahrzeugen können erst mitgeteilt werden, wenn die Hersteller konkrete Anträge zur Freigabe für die Nachrüstung beim KBA gestellt haben.

11. Betreffen die am 2. August 2017 vereinbarten Umrüstungsmaßnahmen an ca. 5,3 Millionen Fahrzeugen auch die 2,46 Millionen Fahrzeuge der VOLKSWAGEN AG, deren Nachrüstung bereits durch das KBA verpflichtend angeordnet war und deren Umrüstung Ende 2017 abgeschlossen sein soll?

    Wenn ja, warum wurden diese Fahrzeuge mit in die auf den 2. August 2017 datierten Vereinbarungen zur Umrüstung erneut einbezogen?

12. Betreffen die Vereinbarungen Fahrzeuge, zu denen Hersteller bereits vor dem 22. April 2016 „freiwillige“ Umrüstmaßnahmen angekündigt hatten, weil gemäß dem ersten Bericht der Untersuchungskommission vom 22. April 2016 „Zweifel“ an der Rechtmäßigkeit von Abschalteinrichtungen bzw. der „Verdacht der Rechtswidrigkeit“ von Abschalteinrichtungen bestanden?

    Wenn ja, welche, und wie viele Fahrzeuge sind das, und wie viele davon sind bereits umgerüstet?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von den 5,3 Millionen Fahrzeugen werden 2,46 Millionen Fahrzeuge im Zusammenhang mit dem verpflichtenden Rückruf bei VW-Fahrzeugen umgerüstet. Zum Stichtag 28. August 2017 waren davon an 1,94 Millionen Fahrzeugen der Rückruf bereits durchgeführt. 230 000 Fahrzeuge sollen in der freiwilligen Serviceaktion deutschlandweit umgerüstet werden, die im Zusammenhang mit dem ersten Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ von den deutschen Herstellern angeboten wurde. In Deutschland waren zum Stichtag 28. August 2017 davon an 93 200 Fahrzeugen die freiwilligen Serviceaktionen bereits durchgeführt worden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage oder aufgrund welcher Erhebungen geht die Bundesregierung davon aus, dass die NO_x-Emissionen der Fahrzeuge um 25 bis 30 Prozent gesenkt werden?

Die Reduktion als Zielwert für die vereinbarten Nachrüstungen war das Ergebnis von Verhandlungen mit der Autoindustrie.

Im Rahmen der Rückrufaktion der Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns und der freiwilligen Serviceaktionen wurde durch das KBA die Reduzierung bei den Stickoxid-Emissionen ermittelt. Bei den bisherigen Messungen dazu konnte ein durchschnittliches Einsparpotential von etwa 30 Prozent bei den Stickoxid-Emissionen festgestellt werden. Darauf basierend wurde das Ziel für weitere Nachrüstungen festgelegt.

14. In welcher Höhe wird sich die Absenkung der Fahrzeugemissionen nach Einschätzung der Bundesregierung auf die NO_x-Belastung der Luft in Innenstädten auswirken (bitte an den Beispielen der Ballungsräume München und Stuttgart ausführen)?

15. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid in den Ballungsräumen München und Stuttgart ohne die am 2. August 2017 verabredeten flächendeckenden Software-Updates bei Dieselfahrzeugen eingehalten werden können (ggfs. auf der Bundesregierung bekannte Angaben der EU-Kommission zurückgreifen), und wann, wenn diese Updates erfolgt sind?

17. Wann würde nach Kenntnis der Bundesregierung der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid in den Ballungsräumen München und Stuttgart eingehalten werden, wenn die Fahrzeuge, für die ein Software-Update verabredet wurde, mit solcher Hardware ausgestattet würden?

Die Fragen 14, 15 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die deutsche Automobilindustrie wird bei ca. 5,3 Millionen der in Deutschland aktuell zugelassenen Diesel-PKW in den Schadstoffklassen Euro 5 und 6 die NO_x-Emissionen dieser Fahrzeuge um durchschnittlich 25 bis 30 Prozent – auf Basis der Freigabe durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und der erreichbaren Fahrzeuge – bis zum Jahresende 2018 reduzieren.

Durch ihren hohen Anteil an der Gesamtfahrzeugflotte haben die Fahrzeuge der genannten Klassen einen hohen Beitrag an den Gesamt-Stickstoffoxidemissionen des Straßenverkehrs. Eine Emissionsreduzierung in dieser Etappe würde somit zu deutlichen Effekten führen.

Die Erfüllung der Luftqualitätsvorgaben, auch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid, ist anhand der jeweiligen Gegebenheiten vor Ort zu bewerten, gleiches gilt für die zu ergreifenden Maßnahmen. Diesbezügliche Prognosen zu der zu erwartenden Schadstoffbelastung in bestimmten Städten sowie dem Einfluss von Witterungsbedingungen auf die Schadstoffmessungen unter Berücksichtigung der erst kürzlich gefassten Beschlüsse des Nationalen Forums Diesel, liegen der Bundesregierung nicht vor. Das Umweltbundesamt geht in erster Näherung von einer fünf- bis sechsprozentigen Reduzierung der NO_2-Belastung bei Durchführung der vorgenannten Softwareupdates in den Innenstädten aus. Eine Konkretisierung erfolgt aber erst in den jeweiligen Luftreinhalteplänen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

16. In welcher Höhe würden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die NO_x-Emissionen durch eine weitergehende Umrüstung der Fahrzeuge mit der Bundesregierung bekannter verfügbarer Fahrzeughardware (z. B. zusätzliche Abgasreinigung) verringern lassen?

Diese Fragen werden in der Expertengruppe 1 behandelt. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Als entsprechenden Fachbeitrag hat das Umweltbundesamt erste mögliche Szenarien berechnet (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/dokumente/uba_bericht_nachruestung_ii_0.pdf).

18. Welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der am 2. August 2017 verabredeten flächendeckenden Software-Updates insgesamt (begründete Schätzung ausreichend), und welche Kosten würden nach Kenntnis der Bundesregierung durch den flächendeckenden Einsatz der Bundesregierung bekannter verfügbarer Fahrzeughardware insgesamt entstehen (begründete Schätzung ausreichend)?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

19. Welche zeitlichen Vorgaben bzw. Fristen wurden der Bundesregierung im Hinblick auf notwendige Maßnahmen im Zusammenhang mit dem gegen die Bundesrepublik Deutschland anhängigen EU-Vertragsverletzungsverfahren wegen Verstoßes gegen die Luftqualitätsgrenzwerte gesetzt?

Die EU-Kommission hat der Bundesregierung in ihrer mit Gründen versehenen Stellungnahme vom 15. Februar 2017 gemäß Artikel 258 AEUV eine Frist von zwei Monaten gesetzt, um der Stellungnahme nachzukommen.

20. Aus welchen Gründen geht die Bundesregierung davon aus, dass die Vereinbarungen vom 2. August 2017 Dieselfahrverbote verhindern werden und ausreichen, um eine Verpflichtung zu Strafzahlungen aus Staatsmitteln im Zusammenhang mit dem Vertragsverletzungsverfahren abzuwenden?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 14, 15 und 17 verwiesen.

21. Welche politischen Handlungsoptionen auf der Bundesebene (wie z. B. „blaue Plakette“, Abbau der Dieselsubvention o. Ä.) hat die EU-Kommission der Bundesregierung zur Reduktion der städtischen Luftschadstoffe bisher aufgezeigt, und kann die Bundesregierung prinzipiell zur Umsetzung von aufgezeigten politischen Handlungsoptionen verpflichtet werden (bitte begründen)?

Die EU-Kommission hat u. a. die Themen Steueranreize, Regelungen für Zugangsbeschränkungen für Fahrzeuge und die Förderung von hybrid oder elektrisch angetriebenen oder anderen „Null-Emissions“-Fahrzeugen angesprochen.

Die Bundesregierung hat die EU-Kommission in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass Vorschläge der EU-Kommission zur Verringerung der NO_2-Belastung aufgegriffen wurden. Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass das Vertragsverletzungsverfahren nicht weiter zu verfolgen ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

22. Welche Art von Tests soll das KBA zukünftig bei den in der gemeinsamen Erklärung aufgeführten Stichproben an Fahrzeugen aus dem Markt vornehmen, CoP (Conformity of Production) und/oder nach RDE (Real Driving Emissions) und/oder so genannte Anti-Dopingtests?

Das KBA führt bereits heute Tests zur Konformitätsprüfung (CoP) und „Anti-Dopingtests“ durch und wird die Aktivitäten noch ausweiten. Dazu gehört auch die Prüfung der realen Emissionen auf der Straße.

23. Erwartet die Bundesregierung nach Vollendung der beabsichtigten Umrüstmaßnahmen Änderungen bei dem Verbrauch von AdBlue?

    Wenn ja, wie stellt die Bundesregierung sicher, dass zukünftig eine ausreichende Betankung mit AdBlue erfolgt, insbesondere, dass die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter über die Notwendigkeit vermehrten Nachfüllens von AdBlue ausreichend informiert werden und dass Kontrollen stattfinden?

24. Welche Folgen soll nach Auffassung der Bundesregierung eine nicht ausreichende Befüllung mit AdBlue für Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter haben?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den europäischen Typgenehmigungsvorschriften sind Zielvorgaben für Abgasemissionen (z. B. Emissionsgrenzwerte) festgelegt. Wie Hersteller diese so genannten „Wirkvorschriften“ einhalten, ist ihnen technikoffen freigestellt. Insofern beinhaltet die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 keine Vorgaben, welche Technologie zu verwenden ist (z. B. SCR-Filter). Es gibt also keine Vorgaben hinsichtlich Mindesteinspritzmengen eines Reagens bzw. Mindestreichweiten des Fahrzeugs zwischen Reagens-Auffüllungen.

Im Rahmen der Typgenehmigung bzw. sonstiger Freigaben findet eine Überprüfung der Funktionalität des Abgasnachbehandlungssystems, z. B. des SCR-Filters (falls vorhanden), statt.

Grundsätzlich gilt: Kunden dürfen keine Nachteile entstehen. Für alle in diesem Zusammenhang auftretenden Fragen wird für die Verbraucher ein Verbraucherbeirat beim Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtet.

25. Aus welchem Grund ist in dem Ergebnisprotokoll vom 2. August 2017 lediglich aufgeführt, dass die Umrüstmaßnahmen zu keinem Anstieg der CO_2-Emissionen führen dürfen, obwohl in der gemeinsamen Erklärung zum „Nationalen Forum Diesel“ die Erwartung formuliert ist, dass Hersteller verbindlich sicherstellen müssen, dass sich weitere Parameter wie Kraftstoffverbrauch, Geräusche und Motorleistung nicht verändern dürfen und die Hersteller Gewährleistung für von den Maßnahmen beanspruchte Bauteile übernehmen?

Das Ergebnisprotokoll und die gemeinsame Erklärung zum Nationalen Forum Diesel stellen die Ergebnisse des Nationalen Forum Diesel dar.

Die ausschließliche Nennung der Auswirkungen der Maßnahmen auf die CO_2-Emissionen im Ergebnisprotokoll sind daher nicht so zu werten, dass dies möglicherweise für andere typgenehmigungsrelevante Parameter nicht so gelten sollte.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

26. Wie ist aus Sicht der Bundesregierung die Einhaltung der vereinbarten Maßnahmen der Umrüstung sowie der weiteren verpflichtenden Vorgaben insbesondere zum Verbraucherschutz sichergestellt, insbesondere, dass sich die Hersteller, welche die Maßnahmen lediglich „freiwillig“ ohne Anerkennung einer Rechtspflicht vornehmen, bei einer später auftretenden Verschlechterung nicht auf die Einrede der Verjährung berufen können?

Maßgeblich ist das zwischen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Forums abgestimmte Ergebnisprotokoll, das durch die Abstimmung zu einer Selbstverpflichtung wird, die einzuhalten ist. Die Einzelheiten der Durchführung der Nachrüstung werden zurzeit ressortübergreifend und mit den Herstellern in einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geleiteten Expertenrunde abgestimmt. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die Hersteller gegenüber den jeweiligen Kunden konkrete Erklärungen abgeben, aus denen sich ein „Einstehen-Wollen“ für die versprochenen Eigenschaften ergibt und die als Garantie im Sinne des § 443 BGB zu werten sind.

27. Welche Funktion soll der in der gemeinsamen Erklärung aufgeführte Verbraucherbeirat haben?

28. Soll es sich nach Auffassung der Bundesregierung bei dem Verbraucherbeirat um ein temporäres oder ein dauerhaftes Gremium handeln, ist eine externe Besetzung vorgesehen?

Wenn ja, wer soll diesem angehören?

Welche Arbeitsweise soll er haben, und wer finanziert diesen?

29. Welche Verbraucherverbände wurden zu dem Vorschlag der Einrichtung eines Verbraucherbeirates im Vorfeld nach ihrer Einschätzung oder einer Beteiligung an der Arbeit des Verbraucherbeirates beteiligt?

Die Fragen 27, 28 und 29 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einzelheiten zur Gründung und Organisation des Verbraucherbeirats müssen zunächst innerhalb der Bundesregierung abgestimmt werden.

30. Aus welchem Grund wurden Vertreterinnen und Vertreter von Verbraucher- und Umweltverbänden nicht zu dem Dieselgipfel am 2. August 2017 eingeladen, obwohl der Verbraucher- und Umweltschutz von herausgehobenem Belang für die Bewältigung der Dieselkrise ist?

Beim Nationalen Forum Diesel ging es um die Adressierung von Anforderungen und Maßnahmen des Bundes und der Länder an die Automobilindustrie und die Schaffung von Expertenrunden. Eine Beteiligung der Verbände war im Rahmen des Forums deshalb nicht vorgesehen.

31. Ist zukünftig eine Einbeziehung von Umwelt- und/oder Verbraucherverbänden in die weitere Tätigkeit des „Nationalen Forums Diesel“ geplant?

Wenn ja, in welcher Form soll das geschehen?

Wenn nein, warum nicht, und wie stellt die Bundesregierung sicher, dass den entsprechenden Belangen ausreichend Rechnung getragen wird?

Umwelt- und Verbraucherschutzverbände sind an den Beratungen der Expertenrunden beteiligt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

32. Wurde auf dem Gipfel über die Einführung von Musterfeststellungsklagen allgemein oder den vom BMJV am 31. Juli 2017 dazu veröffentlichten Gesetzentwurf gesprochen?

Falls ja, welchen Inhalt und welches Ergebnis hatten die Gespräche?

Falls nein, warum war die schnelle Einführung von Musterfeststellungsverfahren nicht Inhalt der Gespräche?

Nein. Das war nicht Gegenstand des Nationalen Forums Diesel.

33. Wie viele Gerichtsverfahren sind derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit dem Dieselabgasskandal in der Bundesrepublik Deutschland anhängig (bitte nach Klagen von Verbraucherinnen und Verbrauchern und Händlern, Bundesland und Aktenzeichen des Gerichts auflisten)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse auf Grundlage eigener Erhebungen hierzu vor.

34. Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus aktuellen Urteilen bzw. Beschlüssen betreffend die Ansprüche der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter im Zuge des Abgasskandals, insbesondere hinsichtlich der anerkannten Schadensersatzansprüche aufgrund vorsätzlich sittenwidriger Schädigung bzw. Betrug in mittelbarer Täterschaft oder Beihilfe zum Betrug (u. a. www.tagesspiegel.de/wirtschaft/volkswagen-vor-gericht-erste-rechtskraeftige-urteile-im-vw-abgasskandal/19974254.html), gezogen (bitte begründen)?

Welche Konsequenzen hatten diese von der Bundesregierung gezogenen Schlussfolgerungen in den Gesprächen, und mit welcher Begründung beschränkt sich die Bundesregierung in ihren Anforderungen an die Hersteller auf eine einfache Gewährleistung in Form einer freiwilligen Selbstverpflichtung?

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, dass die aktuelle Rechtsprechung anhand der konkreten Umstände die Abgasproblematik aufarbeitet. Dabei ist es hilfreich, dass die Bundesregierung bei der Volkswagen AG und Vertragshändlern den Verzicht auf die Einrede der Verjährung erreicht hatte, weil dadurch viele Käufer ihre Rechte länger gerichtlich durchsetzen können. Hinsichtlich der im Nationalen Forum Diesel vereinbarten Nachrüstungen und der dahingehend bestehenden Erwartungen wird auf die gemeinsame Erklärung von Bund und Ländern und das Ergebnisprotokoll verwiesen.

35. Welche Forderung verbirgt sich nach Kenntnis der Bundesregierung hinter der Formulierung in der gemeinsamen Erklärung vom 2. August 2017 (vgl. Ausschussdrucksache 18(15)540), dass Hersteller gefordert seien, die europäischen Vorschriften zu RDE deutlich früher anzuwenden, und bis Oktober 2017 ein Konzept vorlegen sollen?

Die Forderung steht im Gesamtkontext zu den Ergebnissen des Nationalen Forums Diesel und der geltenden Rechtslage zu den Typgenehmigungen und den entsprechenden Emissionen.

36. Haben die Hersteller dieser Forderung zugestimmt?

Wenn nein, mit welcher Begründung wurde dies abgelehnt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

37. Welchen Inhalts war die Zusicherung der drei deutschen Hersteller bezüglich von Kaufanreizen für den Erwerb emissionsärmerer Fahrzeuge, und in welcher Form wurde die Zusicherung verbindlich?

Um den Wechsel von Dieselfahrzeugen älterer Standards als Euro 5 auf Fahrzeuge mit modernster Abgasnachbehandlung oder E-Fahrzeuge zu beschleunigen, haben die drei deutschen Automobilhersteller verbindlich zugesagt, eigenfinanzierte Anreize (z. B. „Umstiegsprämien“) kurzfristig zu schaffen (Ergebnisprotokoll vom 2. August 2017). Die Ausgestaltung der Prämien und ihre Reichweite obliegen den Herstellern.

38. Welche Vereinbarung wurde mit ausländischen Herstellern zu Umrüstmaßnahmen, zu der frühzeitigen Anwendung von RDE und zu einer Beteiligung an weiteren Maßnahmen zur Senkung der zu hohen Fahrzeugemissionen (Kaufanreize, Beteiligung am Fonds als Ausgleich für die hohe Schadstoffbelastung) getroffen?

Ausländische Hersteller waren über den Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e. V. (VDIK) eingebunden. Es war bisher nicht möglich, in dem Maße Vereinbarungen mit ausländischen Herstellern zu treffen, wie dies mit deutschen Herstellern erfolgen konnte.

39. Wie soll sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil jeweils aus staatlichen Mitteln zu denen der Hersteller an dem geplanten Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ gestalten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/13565 verwiesen.

40. In welche Zuständigkeit soll der Fonds fallen, und wer soll über die Mittelverwendung entscheiden?

Der Fonds soll in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur fallen. Zur Mittelverwendung finden derzeit Gespräche innerhalb der Bundesregierung statt.

41. Zu welchem Zeitpunkt oder unter welchen Bedingungen, und mit welchem Ziel sollen nach derzeitiger Kenntnis oder Absicht der Bundesregierung die Mitglieder des „Nationalen Forums Diesel“ erneut zu Gesprächen, gegebenenfalls auch mit einem veränderten Teilnehmerkreis, zusammenkommen?

Es wird einen Folgetermin des Nationalen Forums Diesel geben. Wann er stattfinden wird, wer eingeladen wird und was konkrete Themen sein werden, entscheidet die Bundesregierung im Lichte der Ergebnisse der eingesetzten Expertenrunden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333